Trouvé sur Internet, ce fichier ne fut que transformé en pdf, avec quelques légères rotations d'images.
Un très GRAND MERCI, a celui, ou celle, qui a scanné ces pages qui sont difficilement accessibles, et plus éditées maintenant.

Cependant il fut vérifié que le contenu de ce fichier, à la date de création, ne pouvait plus être obtenu par les réseaux de presse habituels, ou sur les sites Web respectifs de distribution et retirés de la vente.

Dans le monde du tout payant, et du vide-grenier pour faire du fric en surenchère, si vous avez des documents et que vous voulez faire participer votre passion avec d'autres, sans vous remplir les poches, alors :
Faites vivre vos souvenirs et votre savoir avec le NET.

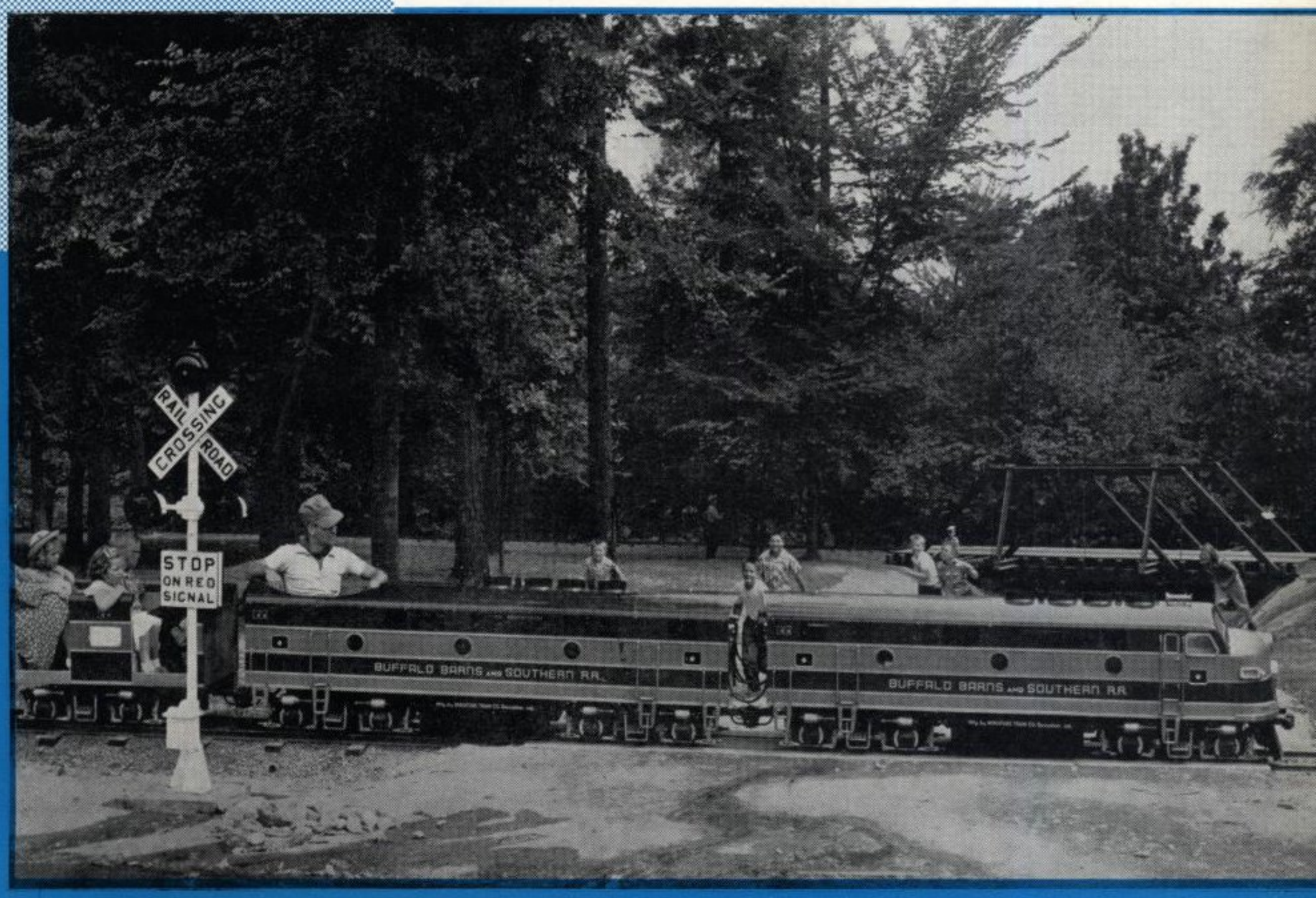
Le P2P n'est pas utilisé pour la copie illicite, mais sert surtout à partager des connaissances et à rendre service.
"Car nous avons tant à partager, si nous le voulons bien"

Merci.

Loco. revue

N° 229

La revue des amateurs de chemins de fer



N° 229
- MAI -

INTERNATIONALE SPIELWARENMESSE
NUREMBERG

3,00 F.

MAI 1963

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

Loco-Revue

N° 229

VOLUME XXII

MAI 1963

Editions : LOCO-REVUE

Le Sablen

AURAY

(MORBIHAN)

B. P. : 9

REVUE MENSUELLE

FONDÉE EN 1937

DIRECTEUR

Jean Edmond FOURNEREAU

Rédacteur en chef

Jean FOURNEREAU Fils

Téléphone 65

C.C.P. 2081-39 PARIS

R. C. Lorient 21510

Paraît le 1er de chaque mois

NOTA. - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,50 Nf en timbres. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché l'adresse.

SOMMAIRE

Les Chemins de Fer Belfortains	Page	202
Une nouvelle Féérie du Rail		205
Construction d'un PN à demi-barrières		208
Faisons le point		211
Documentaire : composition d'une rame ancienne		211
La Foire de Nuremberg		216
L'électricité au service du modélisme		223
Notre concours 1963		226
En direct avec nos lecteurs		227

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

(Sommaire provisoire)

Regards sur les Chemins de fer de Provence.
Construction d'un PN à demi-barrières (suite).
Les petits moteurs électriques.
Le point sur la fabrication actuelle en Chemins de Fer miniatures : le matériel roulant (suite).
Appareillement des entr'axes (suite).
L'électricité au service du modélisme.
Documentaire : composition d'une rame ancienne.

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Titelbild

De quoi faire rêver les jeunes amateurs : Dans le " WOODLAND PARK " à SEATTLE, dans le district de Washington, un Chemin de Fer à l'écartement de 16 " soit environ 40 cm, construit par H. Herschell & Cie.

A fine garden railway in Woodland Park at Seattle (U.S.A.) makes youngsters dream a lot.

Gartenbahn, Spurweite etwa 40 cm (Erbauer H. Herschell & Co), im " Woodland Park " in Seattle (U.S.A.).

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** Maisons spécialisées ainsi que dans les **Bibliothèques des Gares** S. N. C. F. de la Région Parisienne et des grandes Villes de Province (289 points de Vente dont 71 à PARIS).

TARIF :	FRANCE	ETRANGER ×
Le Numéro Single Copy	3,00 F.	3,50 F. ou 2,80 DM. ou 4 SH. 9 ou Dollar 0,70
Abonnement Annuel Annual Subscription	30 F. (1)	35,00 F.(2) ou 28 DM. ou 47 SH. 6 ou Dollar 7,00

× POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 31.50

(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 36.50

EVOCATION DES CHEMINS DE FER BELFORTAINS (1913-1948)

(Suite, voir N° 228).

par H. OLIVIER

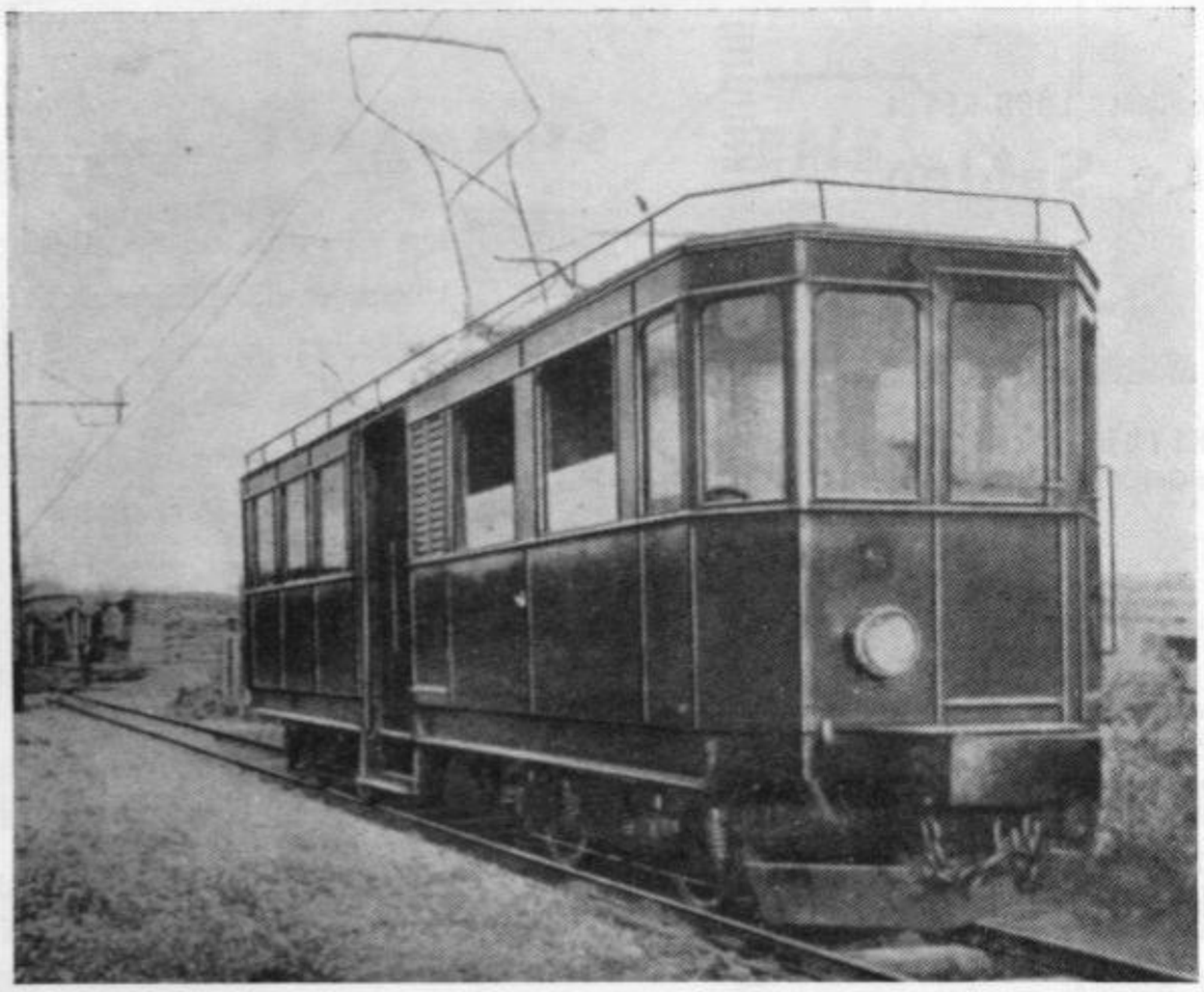
The BELFORTIAN narrow gauge Railways.

Die BELFORTER Schmalspurbahnen (C.F.B.).

LE RESEAU SUBURBAIN C.F.B.

Ligne de Belfort à Montbéliard

Quittant Belfort par le transbordement, la ligne de Montbéliard avait un grave défaut : elle était presque exclusivement routière. C'est en effet sur l'accotement de la route que la voie ferrée gagnait Danjoutin. Elle longeait ensuite, en plate-forme suffisamment dégagée pour qu'on puisse la considérer comme séparée, la nationale 19 B, puis la RN 437, qu'elle traversait un certain nombre de fois pour passer d'un accotement à l'autre (à Trétudans puis à Chatenois). La voie quittait la chaussée à Chatenois pour passer à côté des Usines Vermot, desservies par un embranchement particulier, et rejoignait la route avant l'entrée de Nommay. Dans cette ville, le chemin de fer croisait à nouveau la route où il fut souvent à l'origine d'accidents, puis il s'écartait pour atteindre Vieux-Charmont, et enfin son terminus à Sochaux. La gare de Sochaux, qui appartenait aux C.F.B., était reliée par une ligne à la Brasserie de Sochaux, et par une autre à la ligne Montbéliard -- Audincourt des T.V.H. Cependant les relations entre les deux compagnies étant tendues, jamais aucun train ni aucune voiture de l'un des réseaux ne fut autorisé à rouler sur l'autre, alors que le gabarit, en ce qui concerne le matériel remorqué, était identique. Une entente entre les deux sociétés aurait permis pourtant de faire arriver des trains directs en gare de Montbéliard, en substituant la traction électrique à la traction à vapeur des T.V.H. (un passage sous voies P.L.M. précédant la gare de Montbéliard, interdisait l'installation de caténaires). Une demande en ce sens avait d'ailleurs été faite par le conseil général de Belfort, en 1924.



Motrice SACM des CFB
A SACM electric car of the CFB
SACM-Triebwagen der Belforter Schmalspurbahnen.

(Cliché génie civil).

Ligne Belfort - Rechesy

C'est du transbordement également que partait la ligne de Rechesy qui franchissait les voies de l'Est par un pont métallique à la sortie de Danjoutin. Cette ligne traversait ensuite le bois en chaussée indépendante et ne rejoignait la route qu'à l'entrée de Vezelois. De là elle restait constamment en accotement, et ce fut de très loin l'une des lignes les mieux établies, puisqu'elle ne recoupait que peu les chaussées, s'en éloignait le cas échéant, et possédait toutes ses gares au centre des localités desservies, seuls endroits où les voies empruntaient la chaussée routière. On atteignait Rechesy par une courbe, et la ligne s'y terminait dans une gare dotée de remises pour les machines. Une prolongation avait été prévue, nous l'avons dit, vers Bonfol, et elle aurait fait de la gare de Rechesy une gare de passage sans rebroussement.

La ligne Sud des Vosges

Pour gagner Rougemont, La Chapelle ou Etueffont, la ligne possédait un tronc commun, séparé complètement de la voie routière, sauf à la sortie de Belfort, où après avoir longé le dépôt C.F.B. elle suivait momentanément le chemin de Belfort à Offemont. Cette ligne desservait ensuite un certain nombre de localités : Roppe, Denney, Phaffans, Bethonvilliers, avant de se terminer aux Errues, petite localité sans importance, devenue gare de bifurcation. Tandis que la ligne d'Etueffont suivait la vallée de la Madeleine, celle de Rougemont-le-Château empruntait en grande partie la chaussée routière pour atteindre son but. Il en était de même de la ligne de La Chapelle qui, après avoir desservi l'embranchement particulier de la Brasserie, se terminait au centre du village. Pendant la guerre, c'est de ce point qu'une petite ligne électrifiée ins-

tallée selon les techniques propres au C.F. de campagne, reliait Sentheim. Cette ligne eut en raison de ses caractéristiques une vie éphémère.

LE MATÉRIEL MOTEUR

Donc, dès la concession définitive des lignes C.F.B., on avait retenu le principe de l'alimentation de la traction en courant électrique. Etant donné la longueur des lignes, c'est vers le monophasé « haute tension » (pour l'époque) que l'on s'orienta. Six motrices furent commandées à la S.A.C.M. pour assurer le trafic : une roulant dans le sens Rougemont – Belfort – Sochaux, une en sens inverse, une en navette sur Etueffont – La Chapelle, une pour Belfort – Rechesy, une en réparations, et une en réserve. Chacune de ces motrices fut payée 54 000 F de l'époque, et comportait un revêtement de tôle peinte. C'est la Société de Constructions Nord-France qui se chargea de la partie mécanique et carrosserie, tandis que la S.A.C.M. fournissait la partie électrique.

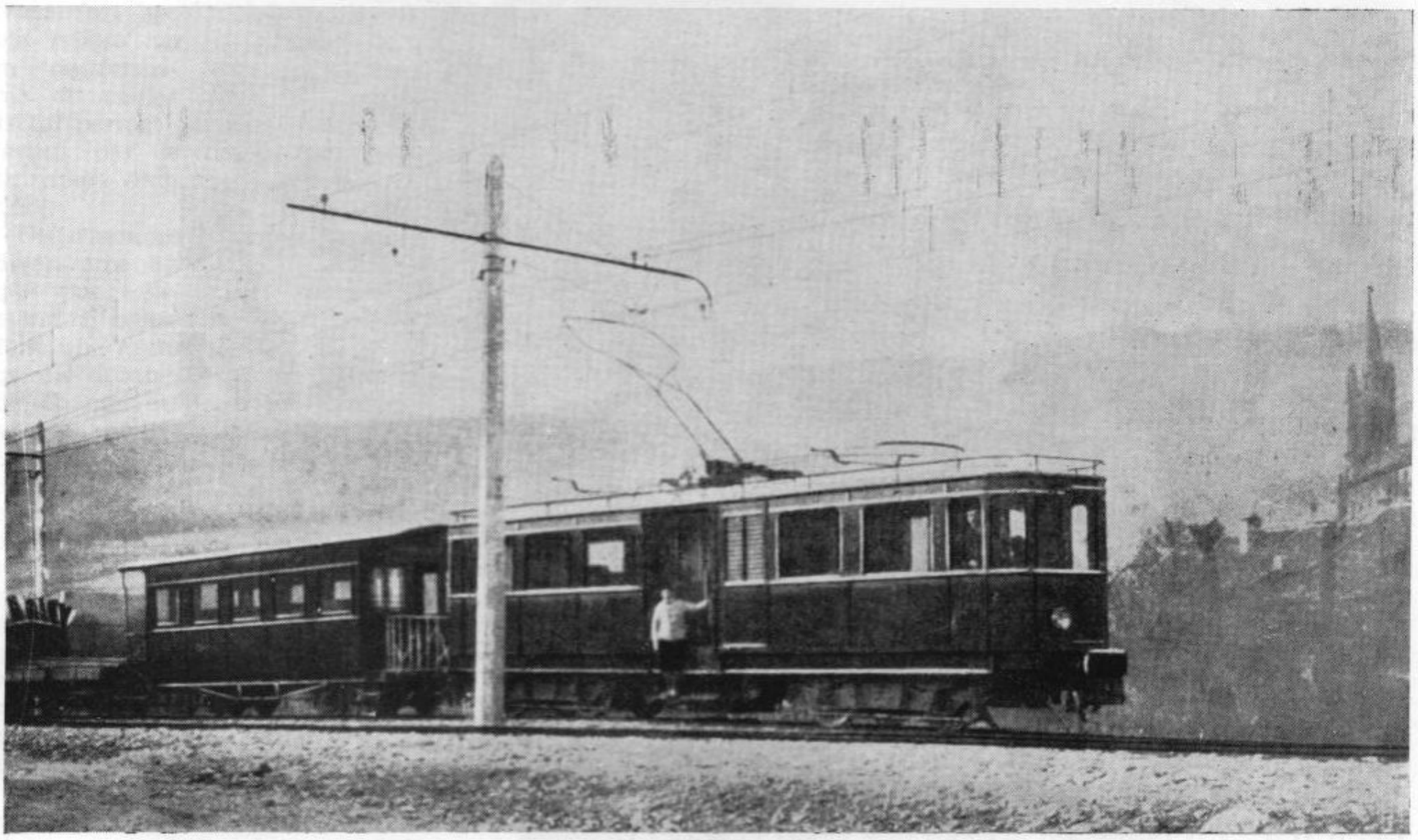
Les motrices étaient alimentées par deux archets non réversibles. Elles étaient dotées d'un transformateur d'alimentation ayant la particularité d'offrir quatre sorties à 310, 415, 500 et 550 volts. Le contacteur ne possédait que quatre positions correspondant à ces sorties qui alimentaient directement les quatre moteurs de traction (un par essieu) de 35 ch chacun. Ultérieurement, ceux-ci furent remplacés par des moteurs de 45 ch. Ce système donnera toujours entière satisfaction et sa simplicité était garante de sa robustesse.

Les moteurs monophasés à collecteurs étaient du type à répulsion et attaquaient les essieux par un engrenage de rapport 1/4, 93, ce qui permettait d'atteindre environ 32 km/h en service, cette vitesse pouvant être portée à 45 km/h à l'emballement.

Les motrices étaient dotées de l'appareillage de marche en unités multiples de type S.A.C.M. permettant de renforcer, le cas échéant, la composition des trains.

Le nombre de ces motrices fut porté à 8 par une commande ultérieure, tandis que le parc de matériel remorqué comportait 11 voitures de 2e classe, 6 fourgons et 54 wagons de marchandises de divers types, tous au gabarit normalisé (en utilisation en Haute-Saône et dans le Doubs). Circulèrent un moment également des wagons peints en blanc, propriété de la brasserie de Sochaux qui possédait les mêmes sur d'autres réseaux. Bien que munis de l'appareillage nécessaire, ces wagons ne furent jamais autorisés à circuler sur les T.V.H.

Tout le matériel était doté du frein à air comprimé direct, les motrices offraient 24 places et les voitures à voyageurs pouvaient recevoir 42 personnes. Les trains classiques, voyageurs ou marchandises, atteignaient la limite de 70 t en traction normale.



(Cliché SACM).

Un train quitte la gare de Rougemont le Château.
Electric car, trailer and goods wagon leaving the station of Rougemont le Château.
Ein Zug verlässt den Bahnhaf Rougemont le Château.

LE TRAFIC

Le cahier des charges signé en 1908 prévoyait 6 trains quotidiens de Belfort à Sochaux et de Belfort à Rougemont, ainsi que 4 trains Belfort – Rechesy, avec leur retour. Etant donné la vitesse des convois, cela occupait pratiquement la journée si l'on ajoute que la ligne de Belfort à Sochaux et celle de Belfort à Etueffont, La Chapelle, Rougemont connaissait un trafic marchandises assez important.

En fait, entre 5 h 30 et 22 heures, la ligne restait continuellement sous tension, à l'exception de celle de Rechesy moins bien desservie.

Il convient de signaler qu'en 1930 et 1931, fonctionna le dimanche, pendant la période d'ouverture de la pêche, un train spécial entre Belfort et Brébotte (bourg situé sur le canal du Rhône au Rhin et sur le confluent de deux rivières poissonneuses). Le « train des pêcheurs », ainsi baptisé officiellement, partait à 5 h 30 de Belfort, où il rentrait le soir à 20 h 02. Il arrivait à Brébotte à 6 h 02 et en repartait à 19 h 30.

Le trafic voyageurs diminua cependant rapidement vers les années 30. En 1935, à la vue des résultats décourageants enregistrés, le concessionnaire demanda la substitution de services routiers aux lignes de Rougemont, Rechesy et La Chapelle ; ce qui lui fut accordé. Le déclassement, non sollicité, intervenait le 5 mai 1936 pour les lignes de Belfort à Rechesy, à Rougemont et à La Chapelle. La voie fut déposée rapidement, ainsi que celle reliant Chatenois, Les Forges et Sochaux. Les lignes ne furent maintenues que sur Belfort – Etueffont et Belfort – Chatenois, la première pour tout le trafic au moyen d'automotrices diesel S.C.F. du type Tarn, la seconde pour le trafic marchandises assez important des Usines Vermot, au moyen de locomotives tender à vapeur du type le plus courant sur tous les chemins de fer locaux.

En 1944, une bombe malencontreuse coupa le pont sous la voie ferrée de la ligne de Montbéliard. Le trafic marchandises vers Chatenois pouvant désormais se faire par camions, la voie fut déposée dès la Libération.

Quant à la ligne d'Etueffont, elle tint jusqu'à ce que son matériel vint à échéance, son trafic alors cessa, sans autre manifestation, le 4 juillet 1948.

Ainsi se termine l'existence de ce réseau aux techniques avancées, alors même que le concessionnaire, en 1935, n'en avait demandé que la suspension temporaire, pensant et espérant à l'époque que la conjoncture aidant, les C.F.B. retrouveraient leur essor.

(Cliché Olivier).

L'ancienne gare de Belfort-ville devenue gare routière des services de cars.
The old Belfort-town light railways station has become nowadays a car station.
Der ehemalige Bahnhof Eelfort-Stadt ist heute zum Bus-Bahnhof " degradiert ".

UTILISEZ NOS PETITES ANNONCES...

ELLES VOUS RENDRONT SERVICE

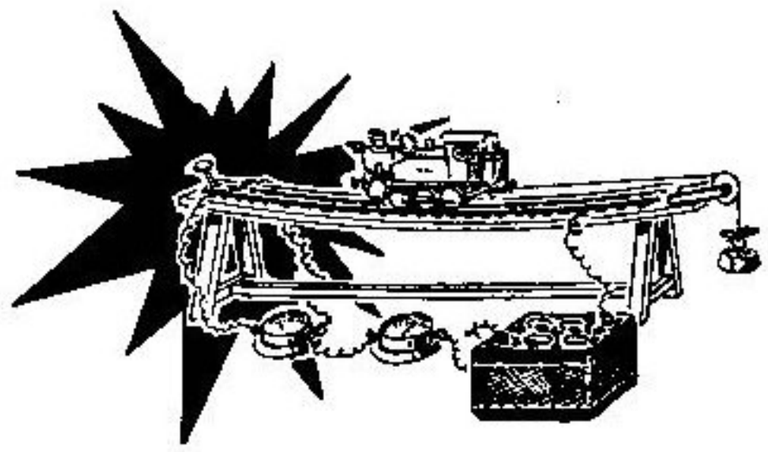
Faisons le point...

MODEL TEST — MODELLEISENBAHNEN-FUR SIE GETESTET

En effet, devant le choix sans cesse grandissant de matériel présenté aux amateurs, il nous a paru intéressant, à l'issue de notre compte rendu des nouveautés 1963 (Foire de Nuremberg, voir nos 227, 228 et 229 présent), de faire le point sur les fabrications actuelles. Notre travail a d'ailleurs été largement facilité par une fort intéressante étude effectuée récemment par les spécialistes de la revue allemande "DM TEST", revue dont le titre spécifie directement le but.

Dans son numéro 24, "DM TEST", parallèlement à une étude sur les machines à coudre, s'est donc penché sur les fabrications de quelques principales firmes européennes spécialisées dans les chemins de fer électriques miniature, et nous a aimablement autorisés à puiser dans ses pages. Nous en remercions vivement son éditeur et prions nos lecteurs de se reporter au tableau synoptique "DM TEST" - "LOCO-REVUE" que nous donnons en nos pages 214 et 215.

Nous avons indiqué sur ce tableau les principales normes des matériels cités afin que chacun puisse juger des possibilités d'élargissement de son parc avec des pièces de marques différentes, compatibles. Bien que notre colonne 7 indique les possibilités d'utilisation immédiate d'un système sur l'autre, ces possibilités peuvent être augmentées facilement moyennant quelques adaptations particulières : utili-



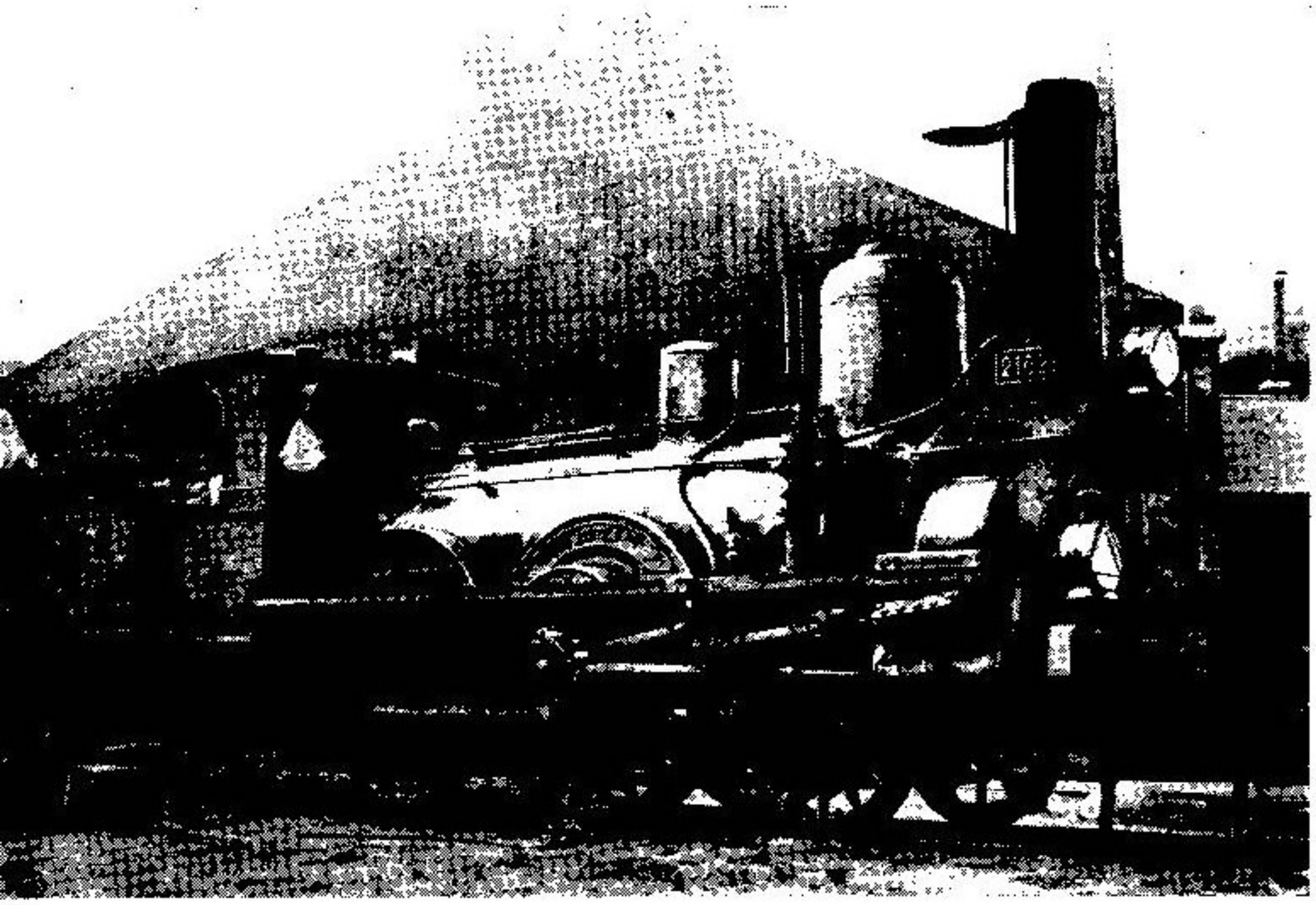
sation de matériel alternatif sur continu ou vice-versa, moyennant cellule, pose de frotteurs ou isolement d'essieux. HORNBY-HO a sorti a présent un nouvel attelage universel "interchange" compatible avec les systèmes Trix, Märklin et Fleischmann, qui permet de solutionner heureusement le mariage de différents matériels.

Il nous semble inutile de tirer des conclusions de notre tableau dont les données sont suffisamment parlantes. Nous serons toujours heureux de pouvoir le compléter utilement, et souhaitons pour cela que les marques intéressées veuillent bien se faire connaître et nous communiquer les éléments nécessaires.

Dans un très prochain numéro nous donnerons un test des voies et appareils de voie disponibles sur le marché actuel, avec un tableau synoptique qui complètera utilement notre document de ce mois.

DOCUMENTAIRE : Composition d'une rame ancienne 1873/1920

(SUITE)



Cliché A. ORGET de la collection H. Petiet.

LA LOCOMOTIVE

(Voir notre précédent numéro : Avril), où ont été donnés tous les dessins concernant la machine et son tender, (série 2101 à 2111).

CI-CONTRE : Machine N° 2102 (devenue 120.572) à vapeur saturée, simple expansion, tiroirs plans, pour trains express.

LE MATÉRIEL REMORQUE

Les dessins des deux voitures C 12 et AB 13 sont donnés en nos pages suivantes 212 et 213.

CARACTÉRISTIQUES :
(semblables pour les deux voitures).

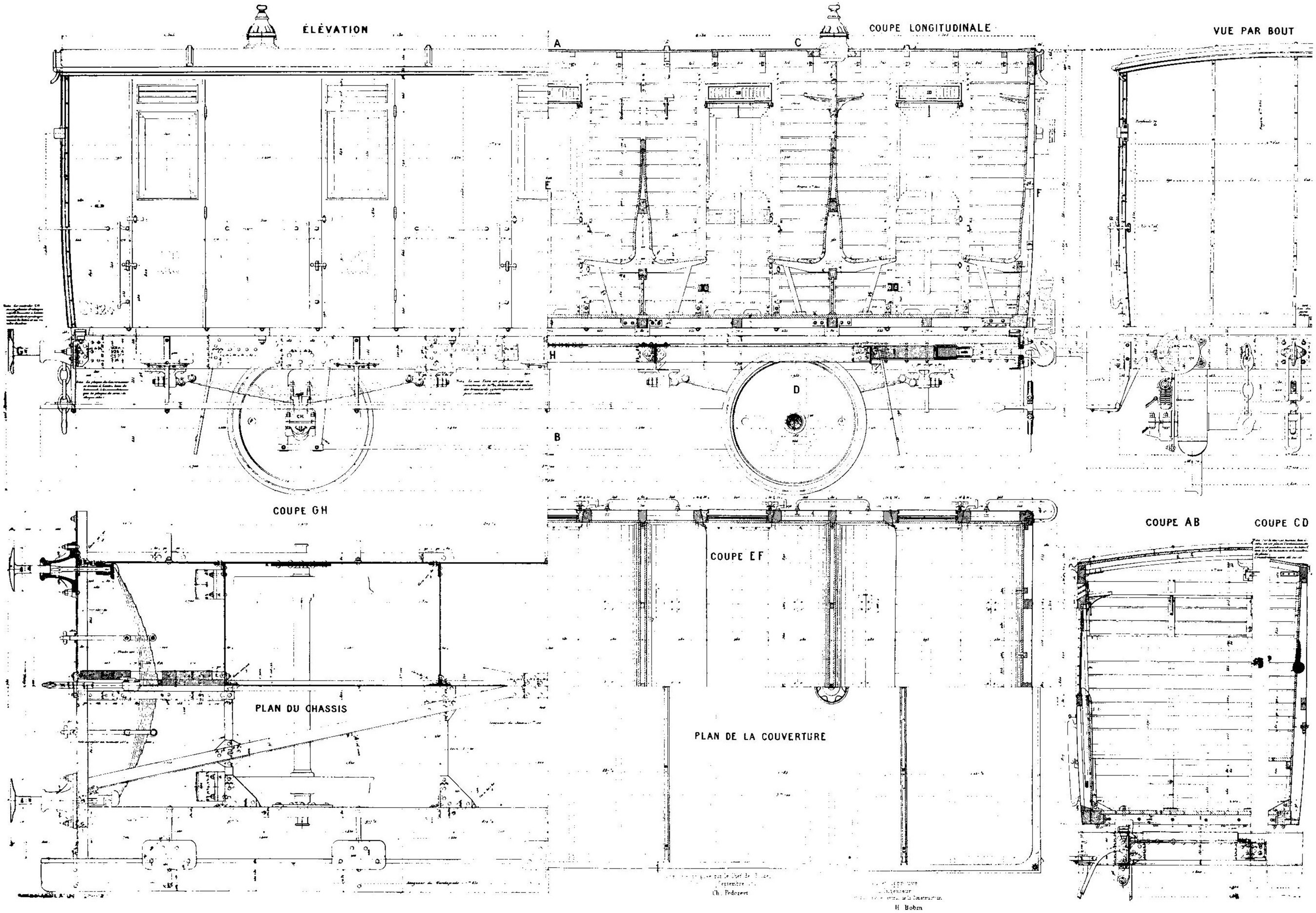
Longueur, bas de caisse	7 180
Longueur, haut de caisse	7 270
Longueur, marchepied	7 630
Entr'axes des essieux	3 700
Diamètre des roues	1 020
Hauteur du dessus des longerons au niveau du rail	1 150
Hauteur du dessus des longerons au-dessus de la toiture	2 180
Largeur totale	3 100
Largeur au haut de caisse	2 620

Les trois autres voitures annoncées : A 25, B 37 et Df 35 seront illustrées en notre prochain numéro.

Numérotation des locomotives pour trains express de l'ancienne Compagnie des Charentes :

LOCOMOTIVES		TENDERS d'Origine (6 m3 700)	
2101 à 2111	120 571 à 120 581 (1874) Mulhouse	2101 à 2111	6988 à 6998 (1874) Graffenstaden
2112 à 2119 —	120 541 à 120 548 (1876) Mulhouse	2112 à 2119 —	6999 à 7006 (1876) Graffenstaden
2141 à 2152 —	120 549 à 120 560 (1873) Océan	2141 à 2148	7007 à 7014 (1873) Graffenstaden
		2149 à 2152 —	. . .

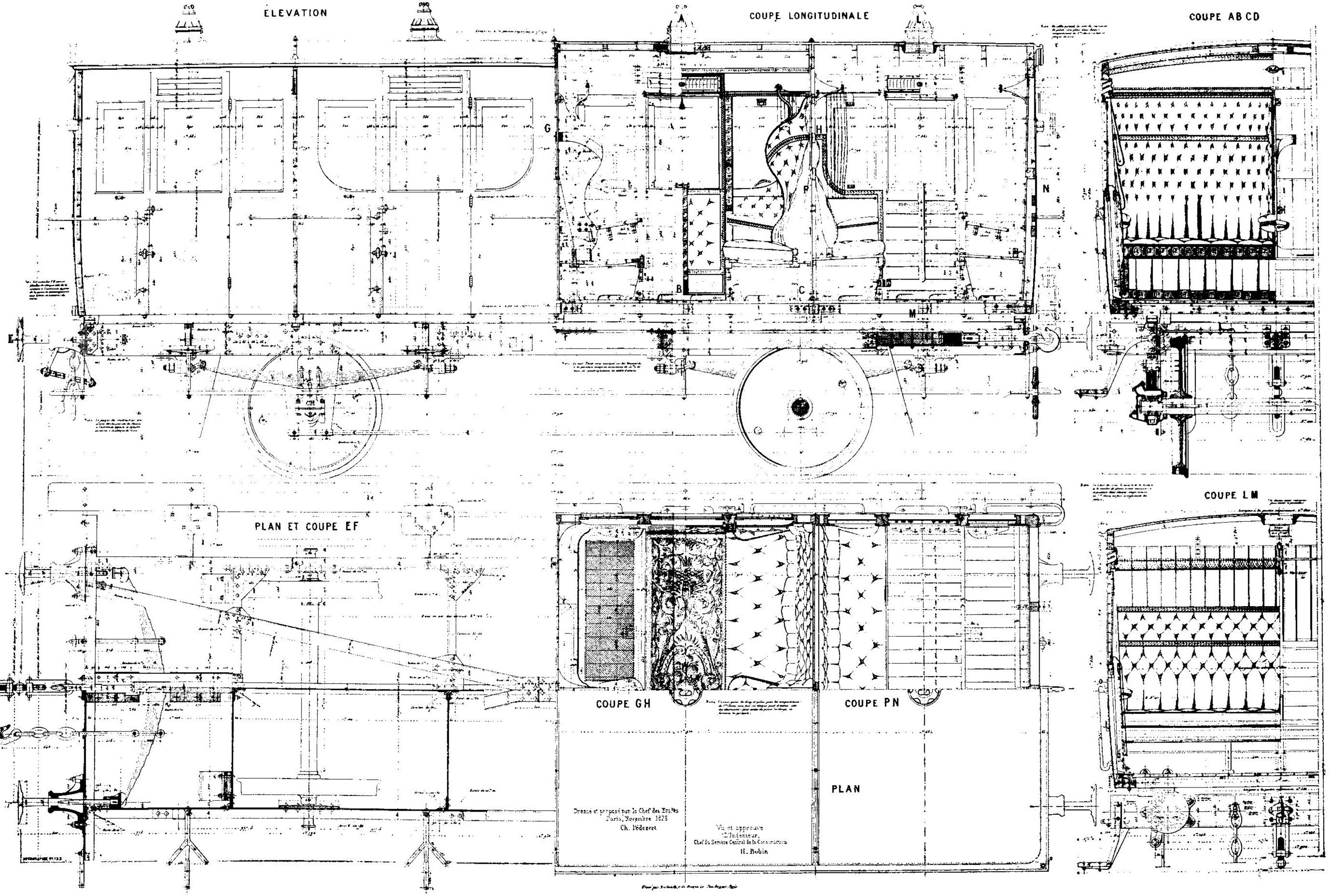
DOCUMENTAIRE : (voir page 211).



Voiture de 3e classe C 12 de l'ex-réseau des Charentes, à 5 compartiments, devenue C 2625 à 2639 puis C 5 11028 à 11033 ETAT.

(Constructeurs : Chevalier, Cheilus et Co, 1875).

DOCUMENTAIRE : (voir page 211).



Voiture mixte AB 13 de l'ex-réseau des C.F. des Charentes, à deux compartiments de 1ere et deux de 2eme, transformée en 1932 par les ateliers de Saintes en A2 C2 ETAT.
Numérotation = 1872 : 3001/3006 - 1875 : 3007/3010.
(Constructeur : D. David et Cº).

Le Point sur les Fabrications A

Pour lire notre tableau

COLONNE 1 : T = essais effectués par DM TEST

COLONNE 2 : U = Amérique, D = Allemagne, I = Italie, E = Espagne, F = France, S = Suisse, GB = Angleterre, A = Autriche, J = Japon.

COLONNES 6 et 14 : + = oui (pour la colonne 14, on pourra juger de l'influence des bandages sur les caractéristiques " traction " des modèles intéressés).

COLONNE 7 : * = attelages non compatibles, mais toutes les autres normes correspondent

S = matériel équipé de roues à profil standard acceptant en fonction de leur écartement, les voies et appareils de voie classiques.

P = matériel équipé de roues à petit boudin pouvant circuler sur voie type Fleischmann, bien établie (voir également prochain tableau " Voie et appareils de voie ").

COLONNE 9 : pour les matériels non testés, l'échelle des prix concerne seul le matériel de traction.

COLONNE 11 : la vitesse minimum de route correspond à l'allure la plus faible que puisse tenir le modèle essayé, sans vibrer ni s'arrêter.

La vitesse maximum est celle que peut soutenir le modèle, essayé sur un cercle de voie standard de la marque considérée, muni d'un croisement et d'un aiguillage simple.

Chiffre entre parenthèses : vitesse correspondante en km/h. à l'échelle réelle.

COLONNE 12 : par attelage " U " sont compris tous les systèmes compatibles avec Märklin et s'apparentant à celui-ci.

A = attelage type américain (NMRA).
P = système particulier à la marque considérée.

COLONNE 15 : 2 R = pour réseau électrifié en deux rails.
3 R = pour réseau électrifié en rail central ou à plots.

CATÉNAIRE = indique que les pantos équipant les machines électriques des marques considérées sont effectifs.

c. a. = courant alternatif.
c. c. = courant continu.

NOTA. — L'importance de notre tableau ne nous permet pas d'en donner la totalité en ces pages, aussi nous prions nos lecteurs de bien vouloir patienter jusqu'à notre prochaine parution où la suite de ce test sera donnée pour les marques suivantes : Hornby-HO (T), Hornby Dublo, Piko (T), Pocher, Rateau, Rivarossi (T), Rokal (T), Sommerfeld, Suydam, Takara, Tesmo (T), Tenshodo, Triang, Trix (T), Tyco-Mantua et Wesa.

★

FABRICATIONS (1)	ORIGINES (2)	ECHELLE / ECARTEMENT (3)	DOS A DOS DES FLANCS INTÉRIEURS DES ROUES (4)	NOMBRE DE MODÈLES PAR TYPE DE MATÉRIEL (5) Locomotives	Wagons marchandises	Voitures voyageurs	VOIES ET ACCESSOIRES (6)	MATÉRIEL UTILISABLE SUR LES SYSTÈMES (7)
AKANE	U	**HO/16,5 mm**	14,6	10	—	—	—	Voie amateur (normes NMRA)
ARNOLD (T)	D	**000/9 mm**	8	6	25	5	+	
ATHEARN	U	**HO/16,5 mm**	14,5	9	20	9	—	(P) FLEISCHMANN
BUB (T)	D	**HO/16,5 mm**	13	5	21	7	+	(S) FLEISCHMANN
ELECTROTREN	E	**HO/16,5 mm**	14	0	60	0	+	(S) MÄRKLIN
ELETTREN	I	**O/32 mm**	X	2	8	6	—	
FLEISCHMANN (T)	D	**HO/16,5 mm**	14	35	57	34	+	(S)
GÉRARD (TAB)	F	**HO/16,5 mm**	14	X			—	(S) FLEISCHMANN
HAG	S	**HO/16,5 mm**		4	3	10	—	(S) MÄRKLIN
HAMO (T)	D	**HO/16,5 mm**	14,75	2 (+ 5 Tram.)	(6 remorques Tram. + wagons de service)		+	S) FLEISCHMANN MÄRKLIN - TR
HWN (T)	D	**HO/16,5 mm**		1	3	3	—	(S) FLEISCHMANN
JEP	F	**HO/16,5 mm**	13	8	13	8	+	
JEP	F	**O/32 mm**		6	19	12	+	
JOUEF/PLAY-CRAFT	F GB	**HO/16,5 mm**	13,5	5	19	12	+	(S) FLEISCHMANN
KLEINBAHN (T)	A	**HO/16,5 mm**	13,5	16	43	17	+	(S) FLEISCHMANN
LILIPUT (T)	A	**HO/16,5 mm**	14,5	7	32	20	+	(S) FLEISCHMANN
LIMA (T)	I	**HO/16,5 mm**	13,75	7	32	21	+	(S) FLEISCHMANN
LONE STAR	GB	**000/9 mm**	7	4	20	8	+	(Non compatible avec la voie Arnol
MÄRKLIN (T)	D	**HO/16,5 mm**	13,75	25	45	22	+	(S) —

s Actuelles en C. F. Miniature : Le Matériel Roulant *(Voir page 211)*

UTILISABLE SYSTÈMES (7)	LOCOMOTIVES TESTÉES (8)	PRIX (9)	ECHELLE RÉELLE DU MODÈLE (10)	VITESSE des locomotives exprimée en cm/S et en vitesse réelle correspondantes (km/h) Vitesse minimum de route | Vitesse maximum (11)	EFFORT DE TRACTION exprimé en grammes pour pentes de : 0 grad. = 0 % | 5 grad. = 8,7 % | 10 grad. = 17,6 % (12)	ATTELAGE (13)	BANDAGES (sur roues motrices) (14)	NORMES D'ALIMENTATION ET SYSTÈME DE ROULEMENT (15)
MRA)		99 à 730 F	1/86			A	—	**2 R - 12 V c. c.**
	Diesel V 200	50,60 F	1/220	6,5 (40) 31 (180)	20 10 0	P	—	**2 R - 12 V c. c.**
	Universal diesel locomotive	50,60 F	1/160	6,5 (40) 31 (180)	20 10 0	P	—	
MANN *	Diesel F 7 A	111 F	1/90	7 (22) 40 (125)	85 50 10	A	—	**2 R - 12 V c. c.**
	Pacific	147 F	1/95	8 (25) 46 (145)	90 38 0	A	—	
MANN	Loco Tender BR 80	13 DM	1/88	10,0 (32) 37 (115)	15 5 2	P	—	**2 R - 12 V c. c.**
	Loco Pacific BR 10	28,50 DM	X	5,2 (17) 26 (82)	35 15 0	P	—	
	Diesel V 80	18,50 DM	1/85	7,2 (23) 10 (32)	25 10 0	P	—	
	Diesel V 200	22,50 DM	1/86	10 (32) 43 (135)	20 5 0	P	—	
N						U	—	**2 ou 3 R**
		1 200 F				P	—	**3 R - 20 V c. a.**
	BB E 40	83 F	1/82	6,5 (21) 43 (135)	95 40 15	P	+	**2 R - 12 V c. c. et caténaire**
	Loco Tender BR 80	59 F	1/84	4,8 (15) 37 (115)	85 50 15	P	—	
	Pacific BR 03	97 F	1/88	7,2 (23) 48 (155)	120 45 0	P	—	
	Diesel V 200	78 F	1/82	3,8 (12) 48 (155)	85 35 0	P	+	
MANN *						U	+	**2 ou 3 R - 12/20 V c. c. et caténaire**
		132 à 156 F				U	+	**3 R - 12/18 V c. a ou c. c et caténaire**
MANN - N - TRIX	Diesel V 80	42 DM	1/85	2,1 (7) 20 (63)	75 45 20	U	+	**2 ou 3 R - 14 V c. c. et caténaire**
	Diesel V 160	48 DM	1/89	5,2 (17) 43 (135)	120 65 0		+	
MANN	Loco vapeur	19,90 DM		10 (32) 54 (175)	25 10 0	P	—	**2 R - 12 V c. c.**
		34 à 85 F				P	+	**3 R - 20 V c. c.**
		58 à 250 F				P	—	**3 R - 20 V c. c.**
MANN *	BB 9201 (un moteur central)	26,50 F		6 (18) 75 (230)	40 20 0	U	—	**2 R - 12 V c. c.**
MANN *	BB AE 6/6	240 Schil.	1/90	4 (14) 22 (69)	85 40 5	U	—	**2 R - 12 V c. c. et caténaire**
	142 vap. BR 12	290 Schil.	X	4,8 (15) 26 (82)	155 100 20		+	
MANN	CC E 1010	99 F	1/89	9,3 (29) 43 (140)	185 140 105	U	+	**2 R ou 3 R - 12 V c. c. (et caténaire, pour Liliput, Angleterre)**
	CC E 94	106 F	1/87	4,6 (14) 22 (69)	50 30 15	ou	+	
	Loco P8 BR 38	116 F	1/87	8,1 (26) 29 (90)	220 145 70	P	+	
	Loco Tender BR 62	99 F	1/88	12,5 (39) 41 (125)	165 120 85		+	
MANN *	BB 9200	21 DM	1/87		65 40 5	U	+	**2 R - 12 V c. c.**
ble e Arnold)						P	—	**2 R - 12 V c. c.**
	BB E 41	80 F	1/89	9,3 (29) 43 (140)	185 140 105	U	+	**3 R - 16 V c. a. et caténaire**
	Loco Tender BR 89	45 F	1/87	4,6 (14) 22 (69)	50 30 15		+	
	Pacific BR 38	137,50 F	1/87	8,1 (26) 29 (90)	220 145 70		+	
	Diesel V 200	90 F	1/88	12,5 (39) 41 (125)	165 120 85		+	